

Handläggare
Niklas Karlsson
08-508 260 86**Till**
KommunstyrelsenBilaga nummer 1
Till tjänsteutl./mem
av den 23-03-30
Dnr E 2023-00679**Rapporten Statens ansvar för det svenska
flygplatssystemet – för tillgänglighet och
beredskap. Svar på remiss**

KS Dnr 2023/230

Remiss

Exploateringsnämnden har fått remissen ”*Rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap*” (Ds 2023:3) för yttrande till kommunstyrelsen senast den 10 april 2023.

Remisstiden medger inte nämndbehandling varför kontoret svarar på delegation.

Sammanfattning

Utredningen har haft i uppdrag att analysera och föreslå en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige.

Utredaren anser att staten bör ta ett större ansvar för den grundläggande tillgängligheten i flygplatssystemet och föreslår bl.a justeringar i det nationella basutbudet av flygplatser, att utöka nätet av beredskapsflygplatser samt att systemet med statliga bidrag och ersättning utvecklas. Därutöver föreslås staten ha fortsatt ansvar för beslut om allmän trafikplikt och upphandling av flyglinjer som inte kan bära sig på kommersiell grund. Utredningen föreslår också ändringar i Swedavias bolagsordning så att bolaget ska ha beredskap att ta emot samhällsviktig luftfart vid alla sina flygplatser.

Exploateringskontoret
FörvaltningsledningFleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 86
Växel 08-508 276 00
niklas.karlsson@stockholm.se
exploateringskontoret.expl@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Bromma flygplats föreslås fortsatt vara del av det nationella basutbudet, och att bli en utpekad beredskapsflygplats, vilket inte är fallet idag. Beredskapsflygplatser ska ha beredskap för att öppna utanför ordinarie öppettider för samhällsviktig luftfart som inte omfattas av linjefart och chartertrafik. Om så krävs föreslås

även att man gör ändringar i miljötillståndet för att möjliggöra att Bromma blir beredskapsflygplats.

Utredningen fokuserar på statens roll för flygplatssystemet och lyfter frågor som i huvudsak ligger utanför kontorets uppdrag.

Bromma flygplats fyller idag i viss utsträckning de funktioner som en beredskapsflygplats har, då ambulans- och räddningsflyg inte omfattas av de begränsningar som arrendeavtalet anger. Utredningens förslag går något längre än nuvarande förhållanden, och frågan behöver utredas vidare avseende bl.a. avtal och miljötillstånd, innan man kan bedöma om det är lämpligt eller möjligt att utse Bromma till beredskapsflygplats.

Inom gällande avtal och miljötillstånd har kontoret inga invändningar mot att Bromma används för samhällsviktiga flygtransporter, så länge flygplatsen är i drift. Enligt kontorets mening är det dock inte acceptabelt att utpeka Bromma som beredskapsflygplats om det riskerar att medföra att stadsutvecklingen försvåras genom nya restriktioner eller ökat buller. Det kan inte heller få fördröja eller försvåra en kommande nedläggning. I kommunfullmäktiges beslut om översiktsplanen anges Bromma flygplats som ett område för kommande stadsutveckling, när nuvarande avtal upphör. Statens planering av flygplatssystemet måste inriktas på hur Stockholmsregionens behov av samhällsviktigt flyg i framtiden ska tillgodoses utan Bromma flygplats.

Utredningsuppdraget

Regeringen genom infrastrukturdepartementet gav i maj 2022 i uppdrag till Peter Norman att utreda och ta fram förslag till en inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige, så att behoven av en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg tillgodoses i hela landet. Uppdraget har omfattat det nationella basutbudet av flygplatser och de statliga stöden till icke statliga flygplatser. Förslagen ska enligt uppdraget ta sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och vara i linje med klimatmålen. Utredaren har även haft att beakta det som redovisas i promemoriorna Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25) och Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) samt Trafikverkets rapporter om beredskapsflygplatser.

Remissens innehåll

Utredaren anser att det finns behov av att staten tar ett samlat grepp om flygplatserna och ett större ansvar för den grundläggande tillgängligheten med flyg. I det syftet föreslår utredningen justeringar i det nationella basutbudet av flygplatser, samt att systemet med statliga bidrag och ersättning för dessa utvecklas och villkoras. Bromma flygplats föreslås fortsatt vara en del av det nationella basutbudet.

Utredningen ser också behov av och föreslår vissa justeringar i processerna för allmän trafikplikt och upphandling av väsentliga flyglinjer på sträckor som inte kan bära sig på kommersiell grund, med ett ökat regionalt inflytande i processen.

Systemet med beredskapsflygplatser, som har jourberedskap för att ta emot samhällsviktig flygtrafik även utanför ordinarie öppettider, föreslås utökas med fler beredskapsflygplatser. I det syftet föreslås också förändringar i Swedavias bolagsordning så att alla bolagets flygplatser ska vara beredskapsflygplatser, även Bromma som inte är det idag.

Utredaren föreslår att samhällsviktig luftfart bör definieras som luftfart som stödjer hälso- och sjukvård, spanings- och räddningsverksamhet, brandbekämpning samt övriga insatser från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, länsstyrelser, Försvarsmakten samt uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet.

För bland annat Bromma flygplats styrs verksamheten och möjligheten att fungera som beredskapsflygplats även av avtal och tillstånd. I viss utsträckning fungerar Bromma redan idag enligt förslaget, då ambulans- och räddningsflyg inte omfattas av de begränsningar i öppettider och antal flygrörelser som arrendeavtalet anger. Det är mer osäkert om alla typer av samhällsviktig luftfart enligt utredarens förslag inryms i gällande avtal, och detta behöver utredas vidare. Detsamma gäller befintligt miljötillstånd, där utredaren säger att det kan finnas behov av att begära förändringar i miljötillståndet för att klara funktionen som beredskapsflygplats.

Utredaren konstaterar att det finns olika uppfattningar om framtiden för Bromma flygplats och har därför valt "att ha en relativt flexibel hållning" i frågan. Angående 2021 års utredning

om nedläggning av Bromma flygplats, delar utredaren i allt väsentligt den tidigare utredningens uppfattning, men han gör en annan bedömning av möjlig tidplan. Han bedömer att Bromma som tidigast kan läggas ned i mitten av 2030-talet och som senast 2038 "såvida inte avtalet mellan Stockholms kommun och staten förlängs i tid." Skillnaden i synsätt motiveras av att aktörerna ska ges rimliga möjligheter att anpassa sig till nya förutsättningar, samt för att minska risken för en försämrad konkurrenssituation och tillgänglighet.

Utredaren anser även att det bör etableras ett nationellt nät med helikopterflygplatser för samhällsviktig luftfart och Trafikverket föreslås få i uppdrag att utreda detta.

Exploateringskontorets synpunkter

Sverige och Stockholm är beroende av väl fungerande transporter, som når hela landet. Ett sammanhängande nätverk av flygplatser är en väsentlig del i transportsystemet, för god tillgänglighet med reguljär och samhällsviktig flygtrafik över hela landet.

Utredningen fokuserar på statens roll för flygplatssystemet där de sakområden som berörs och de förslag som ges i huvudsak ligger utanför exploateringskontorets uppdrag. Många detaljer i utredningens förslag är också av begränsat intresse för staden, då regionens flygtrafik inte är beroende av statliga stöd, även om förslagen kan ha stor betydelse för det samlade flygplatssystemet.

De delar som direkt berör staden avser framförallt Bromma flygplats, där utredningen föreslår dels att bibehålla Bromma som del av det nationella basutbudet, samt att formellt utpeka Bromma som beredskapsflygplats.

I kommunfullmäktiges beslut om översiktsplanen anges Bromma flygplats som ett område för kommande stadsutveckling, när nuvarande avtal upphör. Översiktsplanen säger också att utveckling av Arlanda flygplats och att stärka tillgängligheten dit är väsentligt för att säkra nationella och internationella förbindelser till Stockholmsregionen. I remissvar på tidigare utredningar har kontoret lyft betydelsen av att säkerställa funktion och kapacitet för samhällsviktiga flygtransporter inför nedläggning av Bromma och överflyttning av trafik till Arlanda.

Utredningens förslag om ett nät av helikopterflygplatser kan komma att påverka staden, idag finns bara en sådan plats inom staden, vid Södersjukhuset, samt vid Karolinska sjukhuset i Solna som också påverkar staden. Eventuella tillkommande platser kan ha stor påverkan på omgivningen, framförallt genom buller, och på möjligheten att bygga i närområdet.

Inom ramen för gällande avtal och miljötillstånd har kontoret inga invändningar mot att Bromma används för samhällsviktiga flygtransporter, så länge flygplatsen är i drift. Utredningens förslag om att utpeka Bromma till beredskapsflygplats går dock längre än dagens förhållanden, och konsekvenserna måste utredas vidare, bland annat avseende avtalsförhållanden, miljötillstånd och eventuell påverkan på möjligheter till stadsutveckling, innan man kan bedöma om det är lämpligt eller möjligt att genomföra förslaget.

Förändringar av avtal eller miljötillstånd i syfte att ge utökade trafikmöjligheter är inte i linje med stadens planeringsinriktning. Enligt kontorets mening är det inte acceptabelt att utpeka Bromma som beredskapsflygplats om det riskerar att medföra att stadsutvecklingen försvåras, genom nya restriktioner eller ökat buller. Det kan inte heller få fördröja eller försvåra en kommande nedläggning.

Kontoret ifrågaställer inte behovet att utveckla flygplatssystemet för samhällsviktigt flyg. Mot bakgrund av gällande avtal och stadens sedan länge klart uttalade inriktning för stadsutveckling på Bromma, måste dock den statliga planeringen av flygplatssystemet inriktas på hur Stockholmsregionens behov av samhällsviktigt flyg i framtiden ska tillgodoses utan Bromma flygplats.

Slut